

# Les mesures d'apaisement de la circulation à Vancouver

Par David Rawsthorne, responsable de la mise en œuvre des transports actifs, Ville de Vancouver.  
Conférence prononcée le jeudi 31 mai 2007.

## Le contexte

La congestion automobile accrue dans les villes et les quartiers urbains détériore la qualité de vie urbaine et la sécurité. Ce phénomène visible autant en Europe que sur le continent américain a conduit à rechercher les façons d'en réduire les effets en s'attaquant à ses causes. Sous le nom de *traffic calming*, traduit en mesure d'atténuation, d'apaisement de la circulation, un mouvement est né visant à développer et implanter des mesures, principalement physiques, pour réduire les effets négatifs de l'usage des véhicules automobiles, modifier le comportement des conducteurs et améliorer les conditions pour les autres usagers de la rue. Ces mesures en s'implantant, transforment aux yeux des automobilistes et des citoyens, les rues d'un quartier en un espace partagé entre les différents usagers et modes de déplacement. Les rues s'insèrent alors dans le cadre de vie des résidents. Par la réduction de la vitesse de circulation, la limitation de la circulation de transit, la réduction de la largeur de la chaussée, la transformation physique de la rue, son paysagement, la convivialité de la circulation des automobiles, des vélos, des piétons, des transports collectifs, des quartiers complets ont vu leur vie modifiée dans les villes qui ont résolument choisi cette approche. Des exemples fort intéressants existent en Europe. À Vancouver, depuis une dizaine d'années, les autorités municipales implantent ce type de mesures. Quels en sont les résultats? À l'aube du dépôt du plan de transport de Montréal, il est intéressant d'évaluer si ce type d'expériences pourrait contribuer à améliorer, ici, la qualité de vie dans les quartiers centraux.

## Description de l'expérience de Vancouver : Le plan de transport

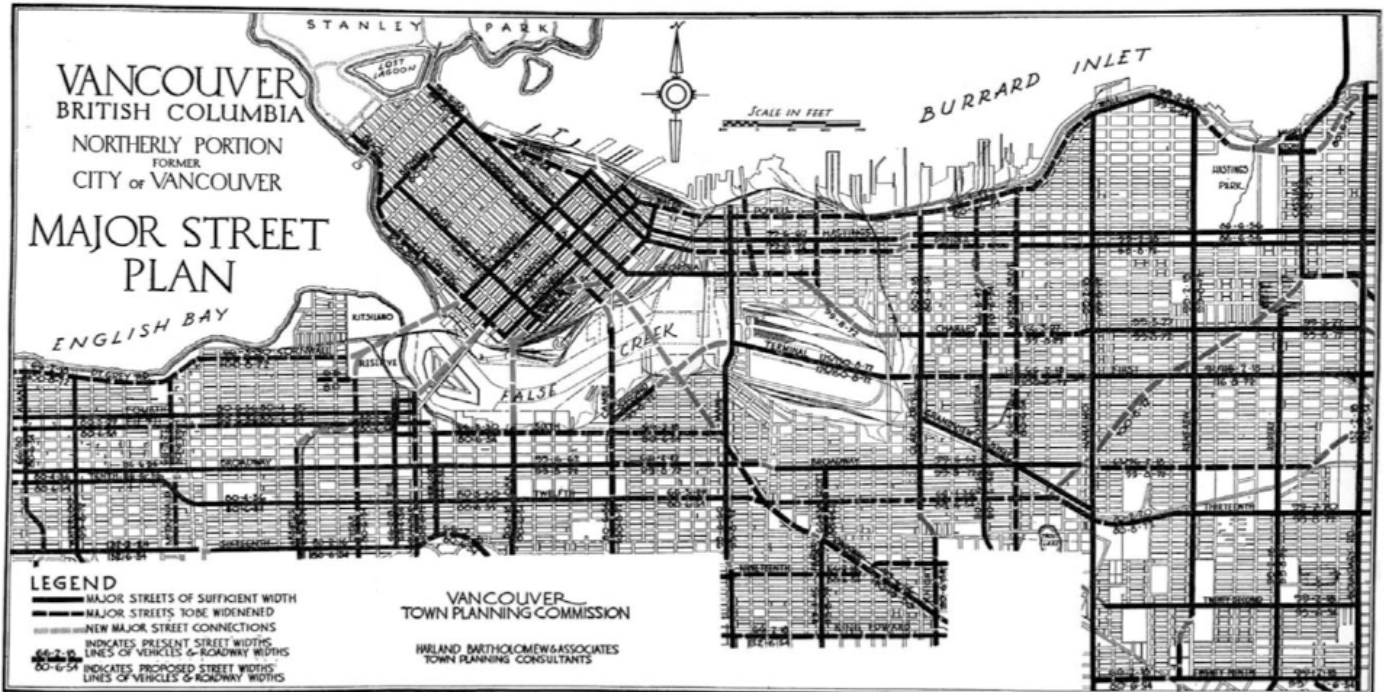
L'expérience des mesures d'apaisement de la circulation de Vancouver s'inscrit dans la nouvelle philosophie de planification des transports urbains qui inspire toutes les actions du plan de transport de la ville, articulé à celui de la région.

La ville de Vancouver, située dans le delta de la rivière Fraser, est la principale destination pour les emplois, le commerce, le tourisme et les études. Elle compte une population de 600 000 habitants, au sein d'une région d'approximativement 2 millions de personnes. Plus de 80 000 personnes vivent au centre-ville. Il est prévu que 20 000 autres s'ajouteront d'ici 2021 (plus 61% par rapport à 1996) et que 175 000 emplois seront créés (plus 28% par rapport à 1996). Quatre millions d'individus peuplent la province.



Source : Colin Jewall

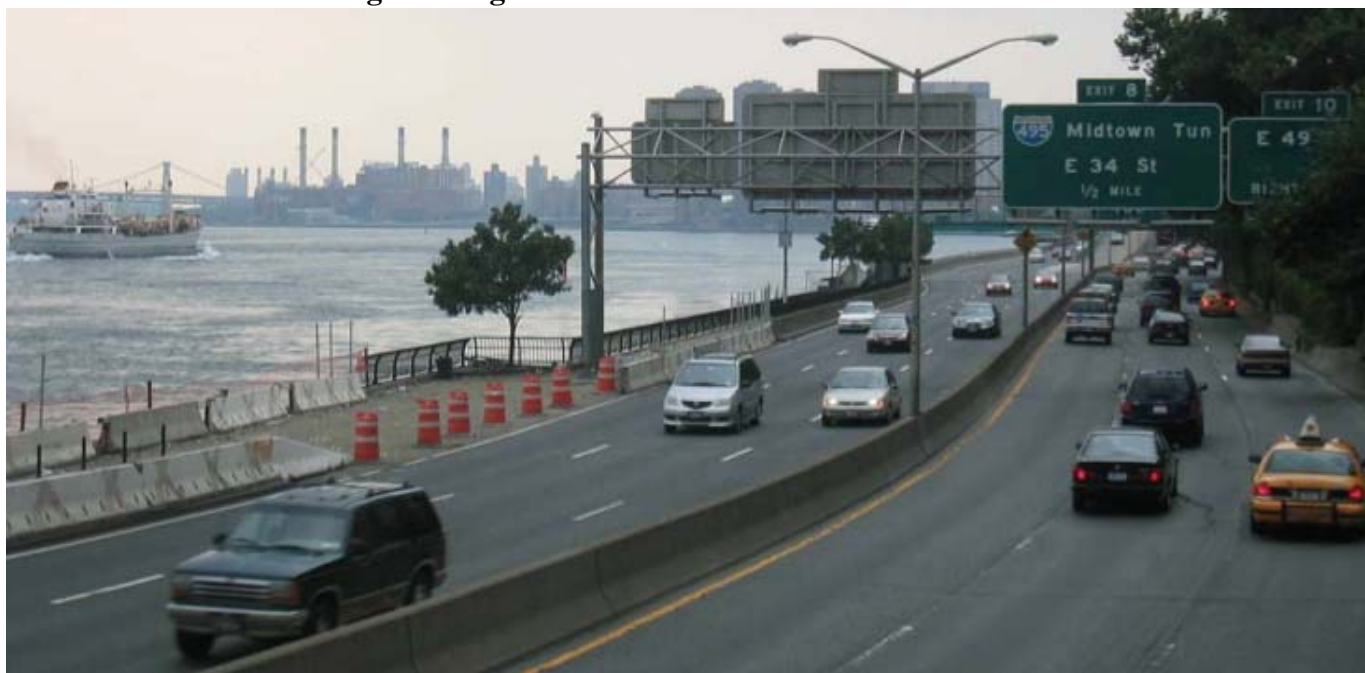
Faisons un retour 80 ans en arrière. En 1929, trois petites municipalités se fusionnent pour constituer l'actuelle ville de Vancouver. À cette époque se conçoit un plan urbain ambitieux appelé le plan Bartholomew, du nom des experts qui ont aidé à le construire. Le plan préconisait d'élargir les rues pour donner de l'espace aux voitures dont la popularité croissait. La trame urbaine de Vancouver est devenue une grille régulière, nord-sud et est-ouest, un modèle typique de l'urbanisme du début du 20<sup>e</sup> siècle, mais peu typique de la deuxième moitié du 20<sup>e</sup> siècle. Ces rues couvrent approximativement 100 mètres par 100 mètres pour chaque bloc, avec des voies entre elles.



Source : David Rawsthorne

Quelques décennies plus tard, soit tout de suite après la Deuxième Guerre Mondiale, l'économie vit une pleine effervescence. Les gens, heureux, s'achetaient des autos. Les nombreux experts, engagés de l'extérieur de la province pour conseiller les autorités municipales en matière de transport, s'entendaient sur la nécessité de développer le réseau autoroutier pour faire face à cet afflux croissant de voitures. En 1968, dans les plans, figurent une autoroute est-ouest, une autre nord-sud ainsi qu'une autoroute longeant la berge. Ces projets, pour la plupart des experts, des autorités politiques et même pour une importante partie de la population, représentaient la bonne façon d'entrer dans la 2<sup>e</sup> moitié du vingtième siècle. Mais, tout le monde ne pensait pas ainsi, autant à Vancouver qu'ailleurs. Les citoyens manifestaient dans les rues pour protester contre l'augmentation du réseau autoroutier, et, en particulier, contre la construction d'autoroute le long des berges, comme ce fut le cas à Seattle et à New York.

## Vue d'une autoroute le long des berges



Source : David Rawsthorne

Les autorités de Vancouver ont reculé face à la grogne populaire et n'ont pas autorisé la construction de l'autoroute le long des berges. Ce fut une excellente décision, très importante pour l'évolution de Vancouver, sa qualité de vie, le développement et la gestion de son réseau de transport. La préservation des berges, en plus de l'embellissement du site a créé un momentum dans la population, et une prise de conscience quant à l'avenir souhaitable du milieu urbain qu'elle voulait habiter.

## Vue des berges de Vancouver



Source : Pascal Lavoie

Par contre, en l'absence d'autoroutes pour drainer la circulation, les voitures roulaient dans les petites rues des quartiers. Cette invasion n'était pas très populaire auprès des résidents. Donc, en réponse à cette situation, un des premiers plans de *traffic calming* ou apaisement de la circulation, en Amérique du Nord est apparu.

Cela donne une idée de l'évolution depuis 80 ans à Vancouver. La décision de ne pas construire d'autoroutes a été, à mon avis, et pour la plupart des habitants, la bonne décision. Bien que des mécontents existent encore, c'est en grande partie la raison pour laquelle les citoyens apprécient autant la ville.

Depuis une dizaine d'années, beaucoup d'énergie a été investie pour développer la vision de la ville dans les 20 ou 50 prochaines années en terme de transports. Plusieurs plans donnent des repères par rapport aux choix à privilégier.

Le plus important de ceux-ci est le plan de transport modifié de la ville de Vancouver, adopté en 2002, et ajusté récemment pour s'intégrer au plan 2025 de la grande région et aux choix 2010 pour l'accueil des Jeux olympiques.

**Le plan de transport de 2002** vise plusieurs objectifs et englobe beaucoup de politiques différentes. Il choisit de ne pas augmenter la capacité des grandes artères, en lien avec les décisions de rejet des autoroutes en 1968. L'accent est mis sur l'environnement piétonnier et cyclable, l'augmentation de l'efficacité (fonctionnalité) des transports publics (transit), et la fluidité du transport des biens dans la ville.

Les priorités en transport sont, dans l'ordre :

- 1- La marche
- 2- Le vélo
- 3- Les transports publics
- 4- Le transport des marchandises

La voiture ne figure pas dans cette liste. Nous reconnaissons que le transport par voiture est une partie très importante de notre économie moderne. Nous considérons, cependant, qu'il y a suffisamment d'espace pour les voitures et choisissons de ne pas y consacrer d'efforts.

**Le plan s'appuie sur 6 programmes d'action**, avec des objectifs chiffrés et des indicateurs de mesure, ainsi que sur l'implantation des systèmes intelligents partout lorsque possible, et une taxe de 12 cents sur l'essence pour le financer.

1. Les modes de transports collectifs devront s'améliorer, principalement pour répondre à la demande croissante des déplacements pendant les heures de pointe, qui devront s'accroître de 40% d'ici 2020. Le nombre de passagers des transports en commun au centre-ville devrait augmenter de 85% d'ici 2021, et la part de ceux qui prennent les transports collectifs, 40% actuellement, passer à 45% pour la même période.
2. Les accès routiers au centre ville demeureront les mêmes d'ici 2021. Des rues à sens unique transformées en rues bidirectionnelles, des voies réservées aux transports collectifs sur les artères, la classification des artères et rues locales dotées de caractéristiques différentes, contribueront à adapter le réseau routier du centre-ville à la réalité multifonctionnelle et résidentielle qu'il doit desservir. Un

imposant projet de mesures d'atténuation de la circulation devrait voir le jour d'ici 2010 pour rendre les quartiers centraux plus vivables.

3. Les infrastructures piétonnes au centre-ville connaîtront une profonde métamorphose. La création du Réseau de Rues Uniques, les passages piétons, la signalisation, les intersections révisées, les abris, etc., représentent autant de moyens de privilégier ceux qui choisissent de marcher.
4. Le cyclisme est devenu de plus en plus populaire au fil des années. Le nombre de déplacements en vélo devrait plus que doubler d'ici 2021. La création d'un réseau cyclable de 25 KM, l'intégration du vélo à tout le design urbain et routier, sa promotion est les outils principaux prévus pour en soutenir l'expansion.
5. Le transport des biens est vital pour la prospérité de la ville de Vancouver. Parmi les mesures préconisées, les restrictions imposées aux camions lourds pour emprunter les voies menant au centre-ville sur les principaux ponts, les parcours réservés aux camions au centre-ville, les aires réservées au chargement des marchandises font partie des mesures préconisées.
6. La réglementation des aires de stationnement hors rues constitue un des moyens dont la ville dispose pour contrôler le nombre de véhicules qui viennent au centre-ville. La création de 570 aires supplémentaires de stationnement de courte durée, en heures de pointe, la révision des normes de places de stationnement autorisées ainsi que leur localisation représentent quelques-unes des avenues privilégiées.

**Les résultats partiels** sont fort intéressants quatre ans après. La population dans la région augmente, ce qui n'est pas surprenant, et il en est de même dans la ville de Vancouver. Cependant, le nombre d'emplois a suivi cette croissance pour la région mais a plafonné dans la ville même. Cela signifie probablement que les personnes qui, avant, partaient de la banlieue pour se rendre travailler au centre de Vancouver, vivent probablement, plus nombreux, maintenant à proximité de leurs emplois.

Sans surprise, le nombre total de déplacements a augmenté de 23%, mais l'utilisation des véhicules dans la ville est stable et même déclinante dans certaines parties de la ville. Le taux de possession automobile par les habitants de la ville de Vancouver est en baisse de 30%. Bref, les citoyens de Vancouver conduisent moins, avec, donc, moins d'impacts négatifs pour l'environnement et les gens qui y habitent.

Le nombre de voitures entrant et sortant de la ville diminue, bien que le nombre de déplacements augmente, particulièrement en direction du centre-ville, de 20%. Il y a moins d'autos circulant au centre-ville de Vancouver qu'il y a 10 ans, mais plus de personnes entrent dans la ville. Comment cela se fait-il? Plus de gens utilisent les transports en commun, de même que le vélo et la marche. Apparemment, Vancouver se classe la deuxième ville piétonnière en Amérique du Nord en pourcentage des déplacements, après New York. 30% des déplacements au centre-ville se réalisent à pied. Selon les dernières statistiques, à Vancouver, les citoyens passent, en moyenne, moins de temps pour se rendre au travail et en revenir, qu'en 1992. Comment cela se fait-il? Tous les éléments évoqués pour prioriser les déplacements collectifs et actifs ont probablement attiré les gens à vivre plus près de leurs emplois. Le conférencier en est un exemple puisqu'il conduisait antérieurement 45 minutes pour se rendre au travail, ce qu'il fait maintenant en 10 minutes, en vélo.

## Le plan de *traffic calming* de Vancouver

**La définition du *traffic calming*** : Une combinaison de mesures physiques, agissant sur la trame routière, pour réduire les effets néfastes des véhicules automobiles et des comportements inappropriés s'y rattachant tout en améliorant les conditions pour tout type de déplacements non automobiles.

Ces mesures ont commencé à être initiées en Europe du Nord, depuis une quarantaine d'années.

Il s'agit de mieux construire les aménagements routiers pour améliorer la qualité de vie quotidienne, pour redonner à la rue sa fonction initiale. Une ville comme Montréal et toutes les autres villes, qui existaient-il y a une centaine d'années, avaient dessiné des rues non conçues pour les déplacements automobiles, mais aptes à supporter le commerce et les contacts humains. Et les rues résidentielles représentaient le milieu de vie, que les citoyens utilisaient pour échanger. Les jeunes pouvaient y jouer au hockey. De multiples activités s'y déroulaient que la présence de trop de voitures ne peut permettre. Un des buts principaux du *traffic calming* ou apaisement de la circulation, vise à réduire la vitesse, à minimiser les conflits entre les utilisateurs de la rue et à améliorer l'environnement du quartier.

D'excellents guides existent maintenant pour décrire toutes les mesures existantes d'apaisement de la circulation et comment les implanter, par exemple, le *Guide canadien d'aménagement des rues conviviales*, publié en 1998 par l'Institut canadien des ingénieurs en transport, ou encore le *Traffic calming : State of the Practice* par le United Federal Highway Administration, en 1999.

### Il y a deux grandes catégories de mesures de *traffic calming* :

La première cherche à ralentir la vitesse et décourager les raccourcis (short cutting), c'est-à-dire le trafic qui ne devrait pas se retrouver sur une rue résidentielle. Elle regroupe des mesures que nous appelons « non divergenery *traffic calming* mesures ».

La seconde tente de prévenir, plus que de décourager, l'utilisation de raccourcis. Nous les appelons les « divergenery *traffic calming* mesures ».

Il y a des débats dans l'industrie sur la priorité à accorder aux différents types de mesures. Cependant, que l'on cherche à calmer le trafic, ou à le détourner des rues qui ne doivent pas l'accueillir, l'objectif est le même, à savoir, de redonner aux rues leurs rôles d'intégrateur, de facilitateur des communications, de générateur d'une meilleure qualité de vie dans les quartiers résidentiels.

### Quelles mesures apparaissent préférables?

Une des mesures les plus efficaces pour temporiser le trafic, en plus d'être esthétique s'appellent **les coins de rue arrondis**. (curb bulge ou extension). Il s'agit d'un excellent outil pour améliorer l'environnement piétonnier, et c'est aussi une bonne façon d'ajouter de la verdure au niveau de la rue.

### Coins de rue arrondis



**Les ronds-points**, à ne pas confondre avec les carrefours giratoires, en Europe, remplacent de plus en plus souvent les stops. Ils ajoutent de la verdure dans la rue, et sont réputés réduire les accidents. Depuis 10 ans, les accidents ont été réduits de 80% dans les intersections en ronds-points comparativement à celles avec des stops.

### Rond-point



Source : David Rawsthorne

### Bandes centrales



Source : David Rawsthorne

**Les bandes centrales** installées au milieu de la rue, comme une bande de béton avec des plantes au milieu, prolifèrent en Europe. En plus de réduire la largeur de la chaussée offerte aux voitures, elles découragent les traversées illicites, sources de nombreux accidents. Dans les villes canadiennes, cette mesure est peu populaire, car elle réduit les espaces de stationnement disponibles. Il suffit d'imaginer les réactions des citoyens à Montréal, où les gens aiment particulièrement leur stationnement. Cette technique peut, par ailleurs, très bien fonctionner sur une rue sans stationnement.

Il existe de grandes différences en matière de typologie et de fonctions entre les rues de Montréal et de Vancouver. À Vancouver, **de nombreuses rues étroites**, approximativement de 9 à 10 mètres de large, permettent le stationnement de véhicules des deux côtés et seulement à une voiture de rouler au milieu. La quasi-totalité des rues locales de Vancouver permet la circulation dans les deux sens, alors qu'à Montréal plusieurs rues opèrent à sens unique, ce qui encourage la vitesse. Cette observation révèle que la façon dont on « gère » les rues peut avoir un impact sur la façon dont le trafic se comporte. À Vancouver, très peu de voitures pratiquent la vitesse.

### Rue locale



Source : David Rawsthorne

Donc, les mesures précitées appartiennent au groupe des moyens qui ne cherchent pas à convaincre un chauffeur de voiture à prendre une autre route, mais plutôt qui veulent modifier son comportement de chauffeur.

### D'autres mesures incitent le chauffeur à choisir un autre tracé.

À titre d'exemple, en 1972, une route normale permettait de rouler dans toutes les directions. Sa fermeture graduelle, au cours des années, limitant son accessibilité aux routes locales, a grandement contribué à diminuer la circulation de transit dans les rues locales. Par contre, les piétons et les vélos peuvent y circuler dans toutes les directions. Des panneaux indiquent la présence de mesure de *traffic calming*, pour que les conducteurs qui ne savent pas où ils vont ou bien qui recherchent des raccourcis, n'entrent pas dans ces quartiers. Ces mesures sont respectées.

#### Route permettant de rouler dans toutes les directions



Source : David Rawsthorne

#### Présence de panneaux



Source : David Rawsthorne

### Quelques cas d'études.

Le premier est le « **West End** » qui figure dans une caricature en 1973. Au Centre-ville de Vancouver, avec la péninsule entourée d'eau, West-End est un quartier résidentiel entre le CBD et le parc Stanley. Beaucoup de circulation vient du nord, du parc Stanley. Le trafic entrant dans la péninsule par le sud, la traversait vers le nord, passait dans les rues locales. Les résidents se plaignaient. Ce fut la première expérience importante de mesures d'apaisement. Des mécanismes de rabattement et de dissuasion réussirent à dévier le trafic de transit, et à restaurer la paix dans le quartier.

Tous les cas présentent certains aspects similaires; les résidents se plaignent du volume de voitures et de leur vitesse trop grande dans les rues du quartier. Proche de l'Hôtel de Ville de Vancouver, on retrouve deux artères majeures est-ouest, **Broadway** et 12<sup>e</sup> avenue, et sur Broadway, plusieurs boutiques importantes de portée régionale, offrent leurs services. Les gens viennent de très loin pour magasiner, ce qui déplace la



circulation vers le nord et le sud de ce secteur commercial, constitués de beaux quartiers tranquilles. Des mesures de diversion, des ronds-points, des fermetures de rue partielles, ont réussi à rendre la circulation dans ce secteur très désagréable. Les automobilistes ont essayé de poursuivre la traversée du secteur, mais découvrant les obstacles, ont décidé de rester sur la rue Broadway, ce qui correspondait à l'objectif visé.

Il est important d'être conscient que la partie difficile des mesures d'apaisement de la circulation ne provient pas de l'aménagement physique des artères, dont les techniques sont bien connues. Le défi plus difficile repose sur le plan proposé qui doit être compris et approuvé par les gens concernés.

Le prochain exemple traite de cet aspect. Nous n'avons pas encore obtenu tous les résultats pour évaluer l'efficacité concrète des mesures déployées, certaines ne sont même pas encore en place. Cependant, les citoyens s'avouent tous très satisfaits, et le processus s'est extrêmement bien déroulé.

Ce cas est situé dans le quartier **Kitsilano** de Vancouver, un projet de redéveloppement d'un site servant autrefois à l'entretien de véhicules. Il n'y avait aucun trafic, en raison d'activités inexistantes. Le projet prévoit un développement résidentiel, incluant au rez-de-chaussée des commerces assez importants, comme une épicerie, une pharmacie ainsi qu'un magasin d'électronique du genre Future Shop. Les gens vivant dans le quartier voisin s'inquiètent du trafic que va générer ce développement et craignent que la circulation de ce site passe par leurs rues locales.

Comment faire? L'artère principale passe derrière les bâtiments. Le but est de diminuer le plus possible le nombre d'intersections pour la sécurité et le confort des piétons, ainsi que pour créer une « façade de rue » agréable et esthétiquement plaisante, avec des terrasses et cafés sur les trottoirs. Le trafic va être dirigé pour ne pas passer dans ces zones, mais plutôt se canaliser sur l'artère principale. Pour y parvenir, le service d'ingénierie de la ville, a travaillé de concert avec le service d'urbanisme et les citoyens du quartier. Nous avons rassemblé un petit groupe de citoyens du quartier, qui avaient déjà été impliqués dans d'autres projets. Les employés du service d'urbanisme sont très bons à ce niveau. Les ingénieurs ont d'ailleurs beaucoup appris de leurs collègues en urbanisme, car leur éducation ne leur avait pas appris à communiquer avec les gens. En plus d'améliorer les communications avec les citoyens, ces tables de concertation ont créé un esprit de coopération entre plusieurs services internes de la ville de Vancouver ce qui contribuera certainement à améliorer la qualité des services aux citoyens.

Le « focus group » des citoyens et des employés a produit deux options pour ce quartier qui, lors d'une séance d'information, furent présentées aux employés de la ville et aussi aux développeurs. Puis les citoyens ont été conviés à se prononcer. 79% ont préféré une des deux options ce qui donne beaucoup de légitimité au plan proposé.

### **Tous les projets ne se déroulent pas aussi bien.**

Le quartier, appelé Grandview-Woodland, se trouve à mi-chemin entre le centre-ville de Vancouver et l'autoroute, le 0.5 km d'autoroute à l'extrémité nord-est de la ville, pour donner accès aux autres banlieues. Grandview-Woodland est un petit quartier situé entre l'accès le plus simple pour sortir de Vancouver et l'accès le plus simple pour entrer sur l'autoroute. Il y a, malheureusement, peu de bonnes connexions, seulement quelques routes artérielles de faible capacité.

Dans ce cas, le processus s'est mal déroulé. Tout a commencé, à la fin des années 80, à l'époque où 3000 véhicules par jour passaient sur certaines de ces rues, alors qu'une norme de 1000 véhicules par jour est

prévue dans ce genre de secteur. En 1989, après l'installation de quelques mesures temporaires, le trafic est redescendu en dessous de 1 000.

Afin de valider les résultats, les citoyens ont répondu à un sondage pour indiquer ce qu'ils pensaient de chaque mesure implantée, et non de la situation en général. Prises individuellement, les mesures devaient rester pour la majorité des citoyens, mais l'ensemble des mesures n'a pas reçu l'aval de la majorité et il fallût les enlever. Par exemple, la rue Napier avait l'habitude de recevoir 800 véhicules par jour, et une fois enlevée les mesures d'apaisement, le trafic a augmenté à 2000. 20 plus tard, les gens de ce quartier demeurent encore très fâchés. Certains détestent le *traffic calming*, certains l'aiment, et certains détestent leurs voisins maintenant. Une seule chose est certaine : Le processus n'a pas marché.

### **Le *traffic calming* et les pistes cyclables.**

À Vancouver, beaucoup de rues nord-sud et est-ouest, très longues, traversent parfois la ville au complet, comme la rue Ontario à Montréal, par exemple. Nous avons mis l'accent sur ces rues, et avons installé des pistes cyclables, dans les rues tranquilles. En terme de *traffic calming*, les mesures privilégiées consistent à installer des ronds-points à la place des arrêts, et des « medians » pour séparer les voies artérielles, afin de permettre aux cyclistes de traverser la rue tout en empêchant les voitures d'y circuler.

### **Le programme de *speed hump***

Le *speed hump*, à ne pas confondre avec les *speed bump* (dos-d'âne), trouvés dans les centres d'achat, s'emprunte à 30 KM à l'heure, ce qui correspond à la vitesse visée dans les rues organisées avec ce type de mesures. Ils ralentissent le trafic, diminuent le bruit, ne déversent pas le trafic sur d'autres rues.

#### **Speed hump**



Source : David Rawsthorne

#### **Speed bump**



Source : David Rawsthorne

Les rues où nous en avons installé connaissaient un problème de trafic, se situaient à proximité d'une zone scolaire ou d'un parc; 15% ou plus des voitures roulaient à plus de 60 KM par heure, dans ces zones à maximum de 30 KM par heure. En 2005, un an après l'implantation de ces mesures, dans la pire des rues, la vitesse ne dépassait pas 45KM par heure, ce qui représente un excellent résultat.

Pourquoi les mesures de *speed hump* fonctionnent à Vancouver alors qu'elles ont échoué souvent ailleurs? Nous les installons là où nous mesurons le trafic, en ne se basant pas uniquement sur la perception des résidents. Les gens qui profitent du *speed hump*, ceux qui l'utilisent, et ceux à qui nous demandons leur impression, sont les mêmes personnes.

Ces mesures ne détournent pas la circulation dans les rues environnantes et se placent près des parcs et des écoles. Même les gens qui n'apprécient pas ce genre de mesures reconnaissent la nécessité de rendre ces secteurs sécuritaires pour les enfants.

Un autre exemple : Dans une banlieue de Vancouver règne le même problème de vitesse dans un petit quartier résidentiel. Ceux qui bénéficient de cette mesure d'apaisement sont localisés dans ce secteur. Malheureusement, tous les gens du quartier doivent passer par-dessus ce *speed hump*, et il a dû être retiré. Il faut noter que les *speed humps* n'affectent pas les vélos qui peuvent passer par-dessus sans problèmes. Malgré tout, les *speed humps* ont rarement dû être retiré à Vancouver, alors que les cas de retrait sont très courants en Amérique du Nord.

Pour les services d'urgence, en Amérique du Nord, nous devons installer des *speed cushions*, des séparations où les roues des véhicules d'urgence n'entrent pas en contact avec le *speed hump*. En Europe, la différence de taille entre les voitures et les véhicules d'urgences évite de devoir les adapter, car ces derniers, plus petits, passent par-dessus sans être affectés. (Référence : [http://en.wikipedia.org/wiki/Speed\\_cushion](http://en.wikipedia.org/wiki/Speed_cushion))

Note rapide, les gens de Vancouver peuvent payer pour améliorer la rue, comme pour les trottoirs, et sont autorisés à payer pour des mesures de *traffic calming* s'ils veulent y injecter des ressources.

Pour faire un résumé des règles à suivre pour assurer le succès des mesures de *speed hump* adoptées:

- 1- Avoir des attentes réalistes, ne pas promettre aux citoyens des choses qu'on ne peut réaliser, car ces derniers ne seront jamais contents.
- 2- Transparence. Expliquer aux gens comment fonctionne le processus, les tenir au courant par des consultations, leur dire quels sont les objectifs et quels critères sont utilisés pour déterminer où installer les *speed humps*.
- 3- Les bénéficiaires du *speed hump*, ne doivent pas être les utilisateurs.

## Conclusions et perspectives

La hausse des plaintes liées à la circulation automobile, provenant des résidents autant des quartiers urbains centraux, au cœur des agglomérations, que des nouveaux quartiers, obligent depuis une dizaine d'années, les autorités municipales à intervenir pour réguler la circulation et le volume de voitures autorisées à circuler.

Les dangers découlant des excès de vitesse, de la conduite agressive, l'augmentation du nombre de véhicules automobiles dans les milieux urbains, les nuisances en matière de bruit, pollution, vibrations générées par les automobiles, le pavage qui remplace les espaces verts, les difficultés de voisinage entre les automobilistes et les résidents des quartiers traversés, la fuite des résidents vers des quartiers plus tranquilles, sont autant de raisons invoquées pour agir.

Les mesures d'apaisement de la circulation apparaissent comme un ensemble d'outils très important pour modifier l'usage de la rue dans les quartiers résidentiels et stimuler le développement des transports actifs tout en redonnant une meilleure qualité de vie et en stimulant la vie communautaire.

En Amérique du Nord, contrairement à l'Europe, ces mesures commencent à s'implanter et font souvent l'objet de résistance de la part des citoyens, des autorités municipales, et des promoteurs. Les processus de participation et d'implication de tous les groupes concernés sur les mesures concrètes à implanter dans un quartier semblent représenter une des conditions de succès quant à l'acceptabilité de l'implantation de ces mesures. Leur financement, et son équité, semble en être un autre. Pour le futur, ces mesures devraient s'implanter, progressivement dans tous les quartiers centraux des agglomérations, et leurs principes s'étendre aux grandes artères pour gérer autant la vitesse que les volumes de circulation.

## **Questions et commentaires des participants**

*Est ce que le nombre de voyage en voiture et les kilomètres de voyage ont diminué dans toute la région de Vancouver après l'implantation des mesures d'apaisement?* Sur l'ensemble des déplacements motorisés, le GVRA a présenté un document l'an dernier. Le résultat est mitigé, car le nombre de voitures augmente et le nombre de déplacements motorisés aussi. Pour le centre de Vancouver, par contre, le taux de possession d'autos a diminué et le nombre de déplacements motorisés aussi.

*Dans la région, dans l'ensemble, y a-t-il eu une diminution de l'émission de CO2 et qu'elles sont les politiques?* Il y a dû avoir diminution au centre, mais les résultats avant et après ne sont pas connus.

*Quelle est la politique concernant les stationnements?* Le nombre minimum requis de stationnements a été récemment revu à la baisse pour les nouveaux développements ainsi qu'au centre ville. Par exemple, nous ne rendons plus obligatoire l'existence d'un stationnement lorsqu'un citoyen achète une maison

*Le stationnement au Centre-ville de Vancouver : Le nombre de places a-t-il augmenté ?* Je ne sais pas pour le nombre exact de stationnements, mais maintenant, le stationnement sur rue est aussi coûteux que le stationnement hors rue.

*Les citoyens acceptent-ils volontiers de participer à définir les mesures d'apaisement pour leur quartier ou bien résistent-ils?* Les citoyens sont très nombreux et très proactifs à participer à ce genre d'exercice et surveillent que ce soit bien le résultat des consultations qui s'implante. Ils acceptent beaucoup plus de contraintes, en participant à leur définition, que si la ville voulait les imposer. Par ailleurs, ils apportent d'excellentes idées auxquelles les experts n'avaient souvent pas pensé, car ils connaissent bien leur quartier.

*Comment réagissent les ingénieurs de circulation pour qui la réponse à la congestion et à l'accroissement du nombre de voitures est l'accroissement de l'espace disponible sur les chaussées pour améliorer la fluidité?* Ils doivent s'inscrire à l'intérieur de la philosophie politique du plan de transports qui privilégie tous les autres moyens que l'auto pour transporter les personnes. Ils ont découvert sans doute un nouveau monde de moyens qui passent par un changement de comportement des citoyens que l'on peut aider à se matérialiser avec des solutions techniques et en travaillant avec eux. Les résultats sont probants, donc ils en tirent leurs conclusions quant à la gestion de la circulation.

*Ce train de mesures est-il applicable à Montréal?* Tout à fait. Montréal et ses citoyens sont souvent en avance sur les interventions en transports collectifs et actifs, les mesures environnementales, les interventions communautaires. Il faut par contre des chefs d'orchestre politique qui organisent les processus de changement pour que ces derniers aboutissent. Et, de plus, ces mesures d'apaisement sont souvent peu coûteuses, beaucoup moins coûteuse que la construction et l'entretien de nouvelles artères.

## **Le conférencier**

David Rawsthorne est ingénieur civil et détenteur d'un MBA de l'Université de Colombie Britannique. Fort d'une expérience de 20 ans à planifier et faire réaliser les infrastructures routières, incluant les autoroutes, les ponts et les artères urbaines, il se dédie, depuis 6 ans, au sein de la ville de Vancouver, à l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation dans les rues résidentielles de Vancouver ainsi que la promotion des transports actifs.

Note : Cette conférence a été organisée en collaboration avec le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal).